

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日

2003年 2月25日

Date of Application:

願 番 号

特願2003-047344

Application Number:

[T. 10/C]:

[JP2003-047344]

願 人

アイシン・エーアイ株式会社

Applicant(s):

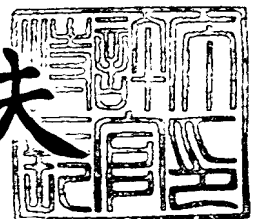
BEST AVAILABLE COPY

CERTIFIED COPY OF
PRIORITY DOCUMENT

2004年 2月27日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 P000013703

【提出日】 平成15年 2月25日

【あて先】 特許庁長官 太田 信一郎 殿

【国際特許分類】 F16H 61/02

【発明の名称】 車両変速機のシフトゲート位置検出方法、シフトゲート位置検出装置

【請求項の数】 7

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県西尾市小島町城山 1 番地 アイシン・エーアイ株式会社内

【氏名】 市川 義裕

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県西尾市小島町城山 1 番地 アイシン・エーアイ株式会社内

【氏名】 三宅 立洋

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県西尾市小島町城山 1 番地 アイシン・エーアイ株式会社内

【氏名】 宮崎 剛枝

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県西尾市小島町城山 1 番地 アイシン・エーアイ株式会社内

【氏名】 神谷 充俊

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県西尾市小島町城山 1 番地 アイシン・エーアイ株式会社内

【氏名】 伊藤 嘉規

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県西尾市小島町城山 1 番地 アイシン・エーアイ
株式会社内

【氏名】 山田 英幸

【特許出願人】

【識別番号】 592058315

【氏名又は名称】 アイシン・エーアイ株式会社

【代理人】

【識別番号】 100081776

【弁理士】

【氏名又は名称】 大川 宏

【電話番号】 (052)583-9720

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 009438

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両変速機のシフトゲート位置検出方法、シフトゲート位置検出装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 係合部をもつ基部と、車速段を規定すると共に前記係合部に係脱可能であり前記係合部との係合度を安定化させる安定化範囲を有するシフトゲートと、移動に伴い前記係合部と前記シフトゲートとを係脱させる可動体と、前記可動体を前記係脱の方向に移動させるアクチュエータとを用意し、

前記アクチュエータを駆動させることにより前記可動体を相手に当接させて前記可動体を停止させ、その停止位置をシフトゲート基準位置として確定するシフトゲート基準位置確定処理を実行し、

その後、前記係合部が前記可動体のシフトゲートの安定化範囲内となることを目標として、前記アクチュエータを駆動させて前記可動体を移動させ、前記係合部を前記シフトゲートの前記安定化範囲内で安定化させ、安定化した位置を前記シフトゲートの位置として確定するシフトゲート位置確定処理を実行することを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出方法。

【請求項 2】 請求項 1 において、前記シフトゲートは複数個設けられており、各前記シフトゲートに対して前記シフトゲート位置確定処理をそれぞれ実行することを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出方法。

【請求項 3】 請求項 1 または請求項 2 において、前記シフトゲート位置確定処理では、前記係合部が前記可動体の前記シフトゲートの前記安定化範囲内となることを目標として、前記可動体を微量ずつ間欠的に移動させることを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出方法。

【請求項 4】 係合部をもつ基部と、車速段を規定すると共に前記係合部に係脱可能なシフトゲートと、移動に伴い前記係合部と前記シフトゲートとを係脱させる可動体と、前記可動体を前記係脱の方向に移動させるアクチュエータとを具備しており、

前記シフトゲートは、前記係合部と前記シフトゲートとの係合度を安定化させる安定化範囲をもち、

前記アクチュエータを駆動させることにより前記可動体を相手に当接させて前記可動体を停止させ、その停止位置をシフトゲート基準位置として確定するシフトゲート基準位置確定要素と、

前記係合部が前記可動体の前記シフトゲートの前記安定化範囲内となることを目標として前記アクチュエータを駆動させて前記可動体を移動させ、前記係合部を前記シフトゲートの安定化範囲内で安定化させ、安定化した位置を前記シフトゲートの位置として確定するシフトゲート位置確定要素とを具備することを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出装置。

【請求項 5】 請求項 4 において、前記シフトゲート位置確定要素は、前記係合部が前記可動体の前記シフトゲートの前記安定化範囲内となることを目標として、前記可動体を微小量ずつ間欠的に移動させることを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出装置。

【請求項 6】 請求項 4 または請求項 5 において、前記シフトゲート位置確定要素は、前記可動体が移動したら前記アクチュエータを停止させる信号を出力し、前記可動体が停止したら前記アクチュエータを駆動させる信号を出力することを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出装置。

【請求項 7】 請求項 3 ～請求項 6 のうちのいずれか一項において、前記シフトゲートの安定化範囲は V 溝であり、前記係合部は前記 V 溝に係脱可能であることを特徴とする車両変速機のシフトゲート位置検出装置。

【発明の詳細な説明】

【0 0 0 1】

【発明の属する技術分野】

本発明は車速段を規定するシフトゲートを有する車両変速機のシフトゲート位置検出方法、車両変速機のシフトゲート位置検出装置に関する。

【0 0 0 2】

【従来の技術】

従来、変速機の変速操作を行う変速操作機構と、変速操作機構をセレクト方向に沿って移動させるセレクトアクチュエータと、変速操作機構をシフト方向に移動させるシフトアクチュエータと、変速機の目標変速段を指示する目標変速段指

示手段と、目標変速段指示手段からの変速指示に基づいてセレクトアクチュエータ及びシフトアクチュエータを制御するコントローラとを備えた車両変速機の制御装置が知られている（特許文献 1）。

【 0 0 0 3 】

【特許文献 1】 特開 2 0 0 2 - 1 4 7 5 9 0 号公報

【 0 0 0 4 】

【発明が解決しようとする課題】

上記した装置によれば、目標変速段指示手段からの変速指示に基づいてセレクトアクチュエータ及びシフトアクチュエータを制御するため、マニュアル式の車両変速機にもかかわらず、変速を自動で行うことができる。

【 0 0 0 5 】

しかしながら上記した車両変速機において自動変速を行うためには、各シフトゲートの位置に関する情報が必要であるが、上記した車両変速機を組み付けた直後では、シフトゲートの高精度の位置情報は必ずしも明確ではない。設計寸法を基準としても、製品毎の寸法公差等のばらつきの影響があり、シフトゲートの高精度の位置情報は必ずしも明確ではない。シフトゲートの高精度の位置情報がなければ、自動変速は困難または事実上不可能となる。

【 0 0 0 6 】

本発明は上記した上記した実情に鑑みてなされたものであり、シフトゲートの高精度の位置情報を得ることができ、自動変速等の制御を容易にできる車両変速機のシフトゲート位置検出方法、及び、シフトゲート位置検出装置を提供することを課題とする。

【 0 0 0 7 】

【課題を解決するための手段】

（1）本発明に係る車両変速機のシフトゲート位置検出方法は、係合部をもつ基部と、車速段を規定すると共に係合部に係脱可能であり係合部との係合度を安定化させる安定化範囲を有するシフトゲートと、移動に伴い係合部とシフトゲートとを係脱させる可動体と、可動体を係脱の方向に移動させるアクチュエータとを用意し、

アクチュエータを駆動させることにより可動体を相手に当接させて可動体を停止させ、その停止位置をシフトゲート基準位置として確定するシフトゲート基準位置確定処理を実行し、

その後、係合部が可動体のシフトゲートの安定化範囲内となることを目標としてアクチュエータを駆動させて可動体を移動させ、係合部をシフトゲートの安定化範囲内で安定化させ、安定化した位置をシフトゲートの位置として確定するシフトゲート位置確定処理を実行することを特徴とするものである。

【0008】

本発明方法によれば、係合部をシフトゲートの安定化範囲内で安定化させると、係脱方向における可動体の位置が安定する。このように安定化した位置をシフトゲートの位置として確定する。このためシフトゲートの位置を高精度で確定できる。

【0009】

(2) 本発明に係る車両変速機のシフトゲート位置検出装置は、

係合部をもつ基部と、車速段を規定すると共に前記係合部に係脱可能なシフトゲートと、移動に伴い係合部とシフトゲートとを係脱させる可動体と、可動体を係脱の方向に移動させるアクチュエータとを具備しており、

シフトゲートは、係合部とシフトゲートとの係合度を安定化させる安定化範囲をもち、

アクチュエータを駆動させることにより可動体を相手に当接させて前記可動体を停止させ、その停止位置をシフトゲート基準位置として確定するシフトゲート基準位置確定要素と、

係合部が可動体のシフトゲートの安定化範囲内となることを目標としてアクチュエータを駆動させて可動体を移動させ、係合部をシフトゲートの安定化範囲内で安定化させ、安定化した位置をシフトゲートの位置として確定するシフトゲート位置確定要素とを具備することを特徴とするものである。

【0010】

本発明装置によれば、係合部をシフトゲートの安定化範囲内で安定化させると、係脱方向における可動体の位置が安定する。このように安定化した位置をシフ

トゲートの位置として確定する。このためシフトゲートの位置を高精度で確定できる。

【0 0 1 1】

【発明の実施の形態】

本発明方法及び本発明装置によれば、シフトゲートは複数個設けられている形態を採用できる。この場合、各シフトゲートについてシフトゲート位置確定処理を実行することができる。これにより各シフトゲートの位置は高精度に確定される。シフトゲートの段数としては3段でも、4段でも、5段でも良い。場合によってはそれ以上でも良い。シフトゲートが複数段設けられているときには、シフトゲート基準位置に近いシフトゲートから順に、シフトゲートの位置を確定する形態を採用できる。このようにすれば、シフトゲートの位置を高精度で確定させるのに有利となる。

【0 0 1 2】

本発明方法及び本発明装置によれば、アクチュエータを駆動させて可動体を移動させるにあたり、係合部が可動体のシフトゲートの安定化範囲内となることを目標として、可動体を微小量ずつ間欠的に移動させる形態を採用できる。これにより可動体を微小量ずつ移動させることができ、係脱方向における可動体の移動量の過剰化を防止できる。よって、可動体の移動量の過剰化により係合部の相対位置がシフトゲートを乗り越えることを防止できる。この意味においても、シフトゲートの位置を高精度で確定させることができる。

【0 0 1 3】

また本発明方法及び本発明装置によれば、アクチュエータを駆動させて可動体を移動させるにあたり、可動体が移動したらアクチュエータを停止させる信号を出力し、可動体が停止したらアクチュエータを駆動させる信号を出力する形態を採用できる。これにより係合部がシフトゲートの安定化範囲に位置するまで、可動体を微小量ずつ間欠的に移動させることができ、係脱方向における可動体の移動量の過剰化を防止できる。よって、可動体の移動量の過剰化により係合部の相対位置がシフトゲートを乗り越えることを防止できる。この意味においても、シフトゲートの位置を高精度で確定させることができる。

【0014】

本発明方法及び本発明装置によれば、シフトゲートの安定化範囲は、係合部に対して可動体を安定化させる部位を意味する。シフトゲートの安定化範囲としては、可動体に形成したV溝等の傾斜面で形成することができる、係合部としてはV溝等の傾斜面に係脱可能である形態を例示できる。このような係合部としてはボール状部品を例示できる。アクチュエータが非駆動のときであっても、V溝は係合部を吸い込むことができ、可動体は静止状態で安定化することができる。

【0015】

本発明方法及び本発明装置によれば、アクチュエータとしては、電動アクチュエータ（電動モータ等）、油圧アクチュエータ（油圧シリンダ、油圧モータ等）、空気圧アクチュエータ（空気圧シリンダ、空気圧モータ等）等の公知の駆動機構を有する形態を例示できる。

【0016】

【実施例】

以下、本発明の一実施例について図面を参照して具体的に説明する。図1は車両制御装置のシステム図を示し、図2はゲート機構を示し、図3はアクチュエータ機構を示し、図4、図5、図8、図9は模式化した概念図を示す。本実施例は運転者の手動により変速操作可能なマニュアルトランスミッションに組み込んだ場合である。本実施例によれば、車両を走行させる車両駆動源1（一般的にはエンジンまたはモータ）と、車両駆動源1の駆動力を変速させて車輪に伝達させる車両変速機2と、車両変速機2のギヤの切替を行うために動力の断続を行うクラッチ3と、クラッチ3を作動させるクラッチアクチュエータ4と、CPU及びメモリ6cをもつECU6と、アクチュエータ機構7のセレクト操作を行うセレクトアクチュエータ8と、アクチュエータ機構7のシフト操作を行うシフトアクチュエータ9と、変速時に運転者により操作されるシフトレバー12の変速段を検出するシフトセンサ11と、アクチュエータ機構7のセレクト方向のストローク位置を検出するセレクトストロークセンサ13と、アクチュエータ機構7のシフト方向のストローク位置を検出するシフトストロークセンサ14と、変速時に運転者による操作される運転席に装備されているステアリングスイッチ15と、ク

ラッチ 3 の位置またはクラッチ 3 の荷重を検出するクラッチセンサ 1 6 と、車速を検出する車速センサ 1 7、加速時に運転者により操作されるアクセルペダル等のアクセル要素のアクセル開度を検出するアクセル開度センサ 1 9 と、スロットル開度を検出するスロットル開度センサ 2 0 と、エンジン回転数を検出する回転数センサ 2 2 とを有する。なお、クラッチペダルの装備は必ずしも必要されないが、クラッチペダルを運転席に設けることができる。

【 0 0 1 7 】

シフトセンサ 1 1、セレクトストロークセンサ 1 3、シフトストロークセンサ 1 4、ステアリングスイッチ 1 5、クラッチセンサ 1 6 の各信号は、E C U 6 に入力される。車速センサ 1 7、アクセル開度センサ 1 9、スロットル開度センサ 2 0、回転数センサ 2 2 の各信号はエンジン用 E C U 2 5 に入力され、エンジン用 E C U 2 5 を介して E C U 6 に入力される。E C U 6 はこれら入力信号に基づいて、セレクトアクチュエータ 8、シフトアクチュエータ 9、クラッチアクチュエータ 4 に制御信号を出力し、これらを作動させる。これにより全自動システムによる運転、自動シフトシステムによる運転が可能となる。なおセレクトアクチュエータ 8、シフトアクチュエータ 9、クラッチアクチュエータ 4 としては、電動モータ方式でも、油圧方式でも、空気圧方式でも良い。

【 0 0 1 8 】

図 2 は、アクチュエータ機構 7 に係るゲート機構 3 0 を示す。図 2 に示すように、ゲート機構 3 0 は車速段を規定するシフト位置を有するゲートをセレクト方向に沿って並設して形成されている。具体的には、図 2 に示すように、ゲート機構は 3 ゲートタイプであり、1 速 (1st) 及び 2 速 (2nd) を規定する第 1 シフトゲート 3 1 と、3 速 (3rd) 及び 4 速 (4th) を規定する第 2 シフトゲート 3 2 と、5 速 (5th) 及び後退 (REV) を規定する第 3 シフトゲート 3 3 とをセレクト方向に沿って並設して有する。なお、図 2 において矢印 X 方向は各ゲートを選択するセレクト方向を示すと共に、矢印 Y 方向はシフト方向を示す。

【 0 0 1 9 】

図 3 は、アクチュエータ機構 7 の要部を示す。アクチュエータ機構 7 は車両変速機 2 の一部であるハウジング 4 0 に保持されている。アクチュエータ機構 7 は

、基部としてのハウジング 40 に保持された係合機構 41 と、係合機構 41 に係脱可能に係合する移動可能な V 溝群 50 と、V 溝群 50 を保持するシフトアンドセレクトシャフトとも呼ばれる可動体 46 と、可動体 46 をこれの長さ方向に沿ってつまりセレクト方向（矢印 X 方向）に移動させるセレクトアクチュエータ 8（本発明でいうアクチュエータ）とをもつ。

【0020】

図 3 に示すように、係合機構 41 は、係合部として機能するロックボール 42 と、ロックボール 42 をロック方向（矢印 H 方向）に付勢する付勢要素としての付勢バネ 43 とをもつ。V 溝群 50 は、第 1 シフトゲート 31 に対応する凹状の第 1 V 溝 51 と、第 2 シフトゲート 32 に対応する凹状の第 2 V 溝 52 と、第 3 シフトゲート 33 に対応する凹状の第 3 V 溝 53 とをもつ。

【0021】

図 2 に示すように、第 1 V 溝 51、第 2 V 溝 52、第 3 V 溝 53 は、それぞれ断面で V 溝形状をなす傾斜面 54 と、ロックボール 42 に対する係合力を高める V 溝形状の V 溝底端である最深部 55 とをもつ。

【0022】

傾斜面 54 は、ロックボール 42 を最深部 55 に向けて自動的に相対変位させて吸い込む吸込み範囲として機能することができる。吸込み範囲では、可動体 46 に外力が作用しない限り、ロックボール 42 が傾斜面 54 の最深部 55 に自動的に位置するように、可動体 46 が矢印 X 方向に移動することになる。従って、傾斜面 54 で規定される吸込み範囲は、可動体 46 の位置を安定化させる安定化範囲として機能することができる。最深部 55 は、傾斜面 54 のうち可動体 46 の位置を最も安定化させる最安定部として機能できる。

【0023】

各最深部 55 は各シフトゲート位置に対応する。換言すれば、図 2 に示すように、第 1 V 溝 51 の最深部 55 は第 1 シフトゲート 31 の位置に対応する。第 2 V 溝 52 の最深部 55 は第 2 シフトゲート 32 の位置に対応する。第 3 V 溝 53 の最深部 55 は第 3 シフトゲート 33 の位置に対応する。

【0024】

なお図 3 において、58 はシフトフォークを示す。シフト方向に移動するときには、シフトアクチュエータ 9 の作動により、可動体 46 はこれの軸心 S2 回りで回転する。

【0025】

図 3 に示すように、セレクトアクチュエータ 8 は、ECU6 で制御される電動モータ 80 と、電動モータ 80 により軸芯 S1 回りで回転されるピニオンギヤ 81 をもつ回転シャフト 82 とをもつ。可動体 46 にはラック部 47 が形成されている。ここで、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 が回転駆動すると、回転シャフト 82 のピニオンギヤ 81 が回転し、ラック部 47 を介して可動体 46 は矢印 X 方向において前進後退される。これによりロックボール 42 はハウジング 40 に保持されているものの、ロックボール 42 に対して可動体 46 がセレクト方向（矢印 X 方向）に相対移動する。

【0026】

さて、本実施例に係る第 1 シフトゲート 31 の位置～第 3 シフトゲート 33 の位置の検出について説明する。図 4 は車両変速機の組み付け状態、つまり初期位置を示す。本実施例によれば、図 4 に示す初期位置から、シフトゲート基準位置確定処理を行なう。この場合、ECU6 はセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 を駆動させることにより、可動体 46 を衝突方向（矢印 X2 方向）に移動させる。この結果、図 5 に示すように、可動体 46 の部位 46m を、相手であるハウジング 40 の突起状の衝突部 40f に当接させて可動体 46 を矢印 X 方向（係脱方向）において停止させる。このように可動体 46 を停止させた状態において、可動体 46 のうちロックボール 42 に接触している位置をシフトゲート基準位置 PA（図 5 参照）として確定する。

【0027】

図 5 に示すように、シフトゲート基準位置 PA では、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲の外においてシフトゲート基準位置 PA の側に存在するように設定されている。なお、図 4、図 5 に示すように、基部としてのハウジング 40 には軸受 40s が設けられているため、可動体 46 の移動は円滑である。

【0 0 2 8】

その後、ロックボール 4 2 を可動体 4 6 の第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲内に存在させることを目標として、E C U 6 は、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させ、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向（図 5 参照）に移動させる。矢印 X 1 方向は、可動体 4 6 とハウジング 4 0 の衝突部 4 0 f とが衝突する方向と反対方向を示す。

【0 0 2 9】

そして、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲内に位置したら、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を停止させ、電動モータ 8 0 による可動体 4 6 への駆動力印加を止める。すると、第 1 シフトゲート 3 1 は V 溝形状であり吸込み範囲（安定化範囲）を有するため、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 が停止しているにもかかわらず、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲の最深部 5 5 に自動的に位置するように、可動体 4 6 は移動する。この結果、ロックボール 4 2 の中心は第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲の最深部 5 5 で自動的に安定し（図 6 参照）、その位置で可動体 4 6 は静止状態で安定化する。E C U 6 は、このように安定化した位置を、可動体 4 6 の可動方向における第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 として確定する。

【0 0 3 0】

図 7 は、上述したようにロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲内に位置させるように、可動体 4 6 を移動させる形態をモデル化して示す。図 7 の横軸は時間を示し、縦軸はセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の駆動力、可動体 4 6 の位置を示す。図 7 に示すように、可動体 4 6 がシフトゲート基準位置 P A に位置するとき、E C U 6 は、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に駆動力を微小量 $\Delta D 1$ 印加し、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に微小量 $\Delta L 1$ 移動させる。可動体 4 6 の移動を検出した時刻 t 1 において、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の駆動力を 0 とする。セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の駆動力を 0 としても、可動体 4 6 は慣性力によりある程度進む。

【0 0 3 1】

そして可動体 4 6 の停止を検出した時刻 t_2 において、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に駆動力を再び微小量 ΔD_2 印加し、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に微小量 ΔL_2 移動させる。更に可動体 4 6 の移動を検出した時刻 t_3 において、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の駆動力を 0 とする。セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の駆動力を 0 としても、可動体 4 6 は慣性力によりある程度進む。そして可動体 4 6 の停止を検出した時刻 t_4 において、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に再び、駆動力を微小量 ΔD_3 印加し、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に沿って微小量移動させる。

【0032】

このようにして係合部であるロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲に位置するまで、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を間欠的に駆動させ、可動体 4 6 を微小量ずつ間欠的に移動させる。ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲に位置すれば、ロックボール 4 2 を自動的に吸い込むように可動体 4 6 が移動するため、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を非駆動とする。この場合、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲の最深部 5 5 に位置すると、可動体 4 6 の動きは停止し、安定化する。

【0033】

上述のように第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 を確定したら、更に移動処理を行なう。即ち、ロックボール 4 2 が可動体 4 6 の第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲内に存在するようになることを目標として、E C U 6 は、再び、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に移動させる。即ち、図 7 に示す形態と同様に、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に駆動力を微小量ずつ間欠的に印加し、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に沿って間欠的に移動させる。そしてロックボール 4 2 が第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲内に位置したとき、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を停止させる。この結果、ロックボール 4 2 が第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲の最深部 5 5 に自動的に吸い込まれる。これによりロックボール 4 2 は第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲の最深部 5 5 で安定化する。即ち可動体 4 6 はその位置で静

止状態で安定化する。このように安定化した位置を、E C U 6 は、可動体 4 6 の可動方向（係脱方向）における第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2 として確定する。

【 0 0 3 4 】

上述のように第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2 を確定したら、更に移動処理を行なう。即ち、ロックボール 4 2 が可動体 4 6 の第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲内に存在するようになることを目標として、再び、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に移動させる。即ち、図 7 に示す形態と同様に、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に駆動力を微小量ずつ間欠的に印加し、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に間欠的に移動させる。そしてロックボール 4 2 が第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲内に位置すれば、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を停止させる。すると、ロックボール 4 2 は第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲に自動的に吸い込まれるため、ロックボール 4 2 は第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲の最深部 5 5 で安定化する。即ち、可動体 4 6 はその位置で静止状態で安定化する。このように安定化した位置を可動体 4 6 の可動方向における第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 として確定する。

【 0 0 3 5 】

上記した実施例によれば、第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2 の確定、第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 の確定について、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 の確定と同様な手順で行っているが、これに限られるものではない。

【 0 0 3 6 】

例えば次のようにしても良い。即ち、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 を確定したら、設計寸法値に基づいて第 2 シフトゲート 3 2 の仮の位置 P 2 ' を演算で算出する（図 8 参照）。そして仮の位置 P 2 ' を目標値とする。この目標値にロックボール 4 2 が位置するように、フィードバック制御等でセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて、可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に少量順次間欠的に移動させる。そして、ロックボール 4 2 が第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲内に位置していなければ、算出した位置にロックボール 4 2 が位置するよう

に、E C U 6 は、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を再び駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に少量移動させ、可動体 4 6 を停止させる。ロックボール 4 2 が第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲内に位置するまで、このような操作を間欠的に継続させる。

【 0 0 3 7 】

ロックボール 4 2 が第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲内に位置したとき、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を停止させれば、ロックボール 4 2 が第 2 シフトゲート 3 2 の吸込み範囲の最深部 5 5 に吸い込まれて、可動体 4 6 はその位置で自動的に安定化する（図 9 参照）。即ち、可動体 4 6 は静止状態で安定化する。このように安定した位置を、E C U 6 は、第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2 として確定する。

【 0 0 3 8 】

上記したように第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2 を確定したら、前述同様に、設計寸法値に基づいて第 3 シフトゲート 3 3 の仮の位置 P 3 ' を算出する。そして仮の位置 P 3 ' を目標値とする。ロックボール 4 2 が目標値に位置するように、E C U 6 は、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に少量移動させ、可動体 4 6 を停止させる。ロックボール 4 2 が第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲内に位置していなければ、算出した位置にロックボール 4 2 が向かうように、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に少量移動させ、可動体 4 6 を停止させる。ロックボール 4 2 が第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲内に位置するまでこの操作を間欠的に継続させる。ロックボール 4 2 が第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲内に位置したとき、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を停止させれば、ロックボール 4 2 が第 3 シフトゲート 3 3 の吸込み範囲の最深部 5 5 に吸い込まれて自動的に安定化する。即ち、可動体 4 6 は静止状態で安定化する。E C U 6 は、その安定した位置を第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 として確定する。

【 0 0 3 9 】

以上説明したように本実施例によれば、車両変速機の組み付け時において、可

動体 46 の第 1 シフトゲート 31 の位置、第 2 シフトゲート 32 の位置、第 3 シフトゲート 33 の位置が高い精度で確定していないときであっても、上述の操作により、第 1 シフトゲート 31 の位置 P1、第 2 シフトゲート 32 の位置 P2、第 3 シフトゲート 33 の位置 P3 を高い精度で確定させることができる。故に、これらの位置 P1～位置 P3 を自動変速の際に用いれば、車両変速機の自動変速操作を良好に行うことができる。なお上記した位置確定処理は、車両変速機の組み付け時のみでなく、部品交換した再組み付け時においても行うことができる。

【0040】

(フローチャート)

図 10～図 13 は上記した処理を実行するフローチャートの一例を示す。フローチャートは図 10～図 13 に示す形態に限定されるものではなく、要旨を逸脱しない範囲内で適宜変更できることは勿論である。図 10 はメインルーチンを示す。メインルーチンでは、初期設定 (ステップ S100) →シフトゲート基準位置確定処理 (ステップ S200) →第 1 シフトゲート 31 の位置 P1 の確定処理 (ステップ S300) →第 2 シフトゲート 32 の位置 P2 の確定処理 (ステップ S400) →第 3 シフトゲート 33 の位置 P3 の確定処理 (ステップ S500) →その他の処理 (ステップ S600) を順に実行する。

【0041】

このようにシフトゲート 31, 32, 33 のうちシフトゲート基準位置 PA に近い方から、その位置を確定させる確定処理を行う。なお、ステップ S200 は、シフトゲート基準位置を確定させる処理を実行するため、シフトゲート基準位置確定要素として機能することができる。ステップ S300 は、第 1 シフトゲート 31 の位置を確定させる処理を行うためシフトゲート位置確定要素として機能することができる。ステップ S400 は、第 2 シフトゲート 32 の位置を確定させる処理を行うためシフトゲート位置確定要素として機能することができる。ステップ S500 は、第 3 シフトゲート 33 の位置を確定させる処理を行うためシフトゲート位置確定要素として機能することができる。

【0042】

図 11 は、上記したシフトゲート基準位置確定処理のフローチャートを示す。

図 11 に示すように、図 4 に示す組み付け状態である初期位置に示す状態において、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 に駆動力を印加し、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 を駆動させる（ステップ S 202）。これにより可動体 46 は初期位置から矢印 X 2 方向（衝突方向）に沿ってハウジング 40 の衝突部 40 f に向けて移動する。そして可動体 46 が停止しているか否か判定する（ステップ S 204）。ステップ S 204 における判定の結果、可動体 46 の停止が判定されなければ、可動体 46 はハウジング 40 の衝突部 40 f に衝突していないことになるため、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 への駆動力の印加を続ける（ステップ S 202）。この場合、時間が進むにつれて、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 へ印加する駆動力を次第に増加させることができる。

【0043】

可動体 46 が停止していれば、可動体 46 がハウジング 40 の衝突部 40 f に衝突していることを意味する。このように可動体 46 が停止すれば、可動体 46 の当該位置をシフトゲート基準位置 P A として確定し（ステップ S 206）、そのシフトゲート基準位置 P A をメモリ 6 c の所定のエリアに格納する。

【0044】

図 12 は、シフトゲート基準位置 P A から最も近い第 1 シフトゲート 31 の位置を確定するシフトゲート位置確定処理のフローチャートを示す。図 12 に示すように、まずセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 の駆動力を 0 とし（ステップ S 302）、更に、ロックボール 42 が可動体 46 の第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲内に存在するか否か判定する（ステップ S 304）。ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲外に存在していれば、ステップ S 304 からステップ S 306 に進み、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 に対してシフトゲート基準位置 P A 側に存在するか否か判定する。この判定は、セレクトストロークセンサ 13 で検出された信号に基づいて行うことができる。

【0045】

そして、ロックボール 42 がロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲外に存在し、且つ、基準位置側に存在すれば、ステップ S 306 からステ

ップ S 3 0 8 に進み、ロックボール 4 2 を第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲方向に吸い込むように可動体 4 6 が移動しているか否か判定する。この判定は、セレクトストロークセンサ 1 3 で検出された信号に基づいて行うことができる。

【0046】

ステップ S 3 0 8 における判定の結果、YES（はい）であれば、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲方向に自動的に吸い込まれるように可動体 4 6 が移動しているため、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を積極的に駆動させずとも良く、このためセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の今回の駆動力 D を 0 ($D=0$) とする（ステップ S 3 1 0）。更に、今回の駆動力 ($D=0$) をセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に出力し（ステップ S 3 1 4）、ステップ S 3 0 4 に戻る。

【0047】

このように本実施例によれば、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲方向に自動的に吸い込まれるように可動体 4 6 が移動しているときには、電動モータ 8 0 を非駆動とするため、係合部であるロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲（安定化範囲）を乗り越えることを防止できる。故にステップ S 3 0 8、ステップ S 3 1 0 は、係合部が安定化範囲を乗り越えることを防止する乗越防止要素として機能できる。

【0048】

ステップ S 3 0 8 における判定の結果、NO（いいえ）であり、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲方向に吸い込まれるように可動体 4 6 が移動していなければ、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を積極的に駆動させる必要がある。このためロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲方向に自動的に吸い込まれるように可動体 4 6 を移動させるべく、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の前回の駆動力 D に α を足した駆動力 ($D=D+\alpha$) を、今回の駆動力として算出する（ステップ S 3 1 2）。

【0049】

そして今回の駆動力 ($D=D+\alpha$) をセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に出力し（ステップ S 3 1 4）、ステップ S 3 0 4 に戻る。これにより今回

の駆動力に相当する量、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 は駆動する。この結果、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲内となる方向にセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 は駆動される。

【0050】

従って、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲方向に吸い込まれるように可動体 46 が移動していないときには、ステップ S308, ステップ S312, ステップ S314 により、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 に印加される駆動力は次第に増加していき、結果として、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲方向に確実に吸い込まれるようになる。

【0051】

よってステップ S308, ステップ S312, ステップ S314 は、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲方向に吸い込まれるように可動体 46 が移動していないとき、ロックボール 42 を第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲方向に吸い込ませるように積極的に操作する吸込促進要素として機能することができる。

【0052】

ステップ S306 における判定の結果、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 に対してシフトゲート基準位置 PA 側に存在していなければ、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲を乗り越えているおそれが高い。このため、ロックボール 42 を第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲に確実に移動させるため、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 の駆動力を 0 にすると共に、可動体 46 を初期位置に戻す（ステップ S330）。更にステップ S200 に戻り、シフトゲート基準位置確定処理からやり直す。

【0053】

ステップ S304 における判定の結果、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の吸込み範囲内であれば、ロックボール 42 が第 1 シフトゲート 31 の最深部 55 に位置すれば、可動体 46 はその位置で自動的に停止する。このためセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 80 を駆動させずとも良い。従ってステップ S304 からステップ S340 に進み、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ

8 0 を非駆動とすべく、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 の今回の駆動力を 0 (D=0) として算出する。更に、可動体 4 6 が移動しているか否か判定する (ステップ S 3 4 2)。可動体 4 6 の移動が認められれば、ステップ S 3 4 2 からステップ S 3 1 4 に進み、今回の駆動力 (D=0) をセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 に印加し、ステップ S 3 0 4 に戻る。

【 0 0 5 4 】

上記したステップ S 3 0 4、ステップ S 3 4 0 は、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲内にあるとき、可動体 4 6 をその位置で自動的に停止させ、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲を乗り越えることを防止する可動体停止要素として機能することができる。

【 0 0 5 5 】

ステップ S 3 4 2 における判定の結果、可動体 4 6 の移動が認められなければ、ロックボール 4 2 が第 1 シフトゲート 3 1 の吸込み範囲の最深部 5 5 に位置するため、この位置を第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 として仮確定する (ステップ S 3 4 4)。そして、シフトゲート基準位置 P A から第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 3 までの距離が設計範囲内か否か判定する (ステップ S 3 4 6)。ステップ S 3 4 6 における判定の結果、YES (はい) であれば、仮確定した第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 は正常である。このため第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 を本確定させ (ステップ S 3 4 8)、当該位置をメモリ 6 c の所定のエリアに格納する。

【 0 0 5 6 】

ステップ S 3 4 6 における判定の結果、NO (いいえ) であれば、ステップ S 3 4 6 からステップ S 3 5 2 に進み、可動体 4 6 を初期位置に戻すと共に、ステップ S 2 0 0 に戻り、シフトゲート基準位置確定処理からやり直す。

【 0 0 5 7 】

なお、ステップ S 3 4 2、ステップ S 3 4 4 は、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 を仮確定する仮確定要素として機能することができる。また、ステップ S 3 4 6、ステップ S 3 4 8 は、シフトゲート基準位置 P A と第 1 シフトゲート 3 1 との間の距離が設計範囲内であるとき、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 を本確

定する本確定要素として機能することができる。

【0 0 5 8】

上記したようにシフトゲート基準位置 P A に最も近い第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 が確定したならば、その後、シフトゲート基準位置 P A に次に近い第 2 シフトゲート 3 2 の位置を確定させるために、前述したように、第 2 シフトゲート 3 2 の位置の確定処理（ステップ S 4 0 0）を実行する。その後、シフトゲート基準位置 P A に次に近い第 3 シフトゲート 3 3 の位置を確定させるために、第 3 シフトゲート 3 3 の位置の確定処理（ステップ S 5 0 0）を実行する。

【0 0 5 9】

本実施例によれば、第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2 の確定処理、第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 の確定処理としては、図 1 2 に示すフローチャートと同様に行うことができる。あるいは、図 1 3 に示す別の制御則であるフローチャートで実行することもできる。

【0 0 6 0】

図 1 3 に示すフローチャートについて説明を加える。図 1 3 に示すフローチャートによれば、上述のように求めた第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1 を基準にし、設計寸法値から目標シフトゲートの位置（第 2 シフトゲート 3 2 の仮の位置 P 2'）を仮に算出する（ステップ S 4 0 2）。ここで、可動体 4 6 は単品の部品であるため、各シフトゲートに関する寸法値（第 1 シフトゲート 3 1、第 2 シフトゲート 3 2、第 3 シフトゲート 3 3 に関する寸法値）は一般的には正確である。そして、現在位置が、仮に算出した目標シフトゲートの範囲内か否か判定する（ステップ S 4 0 4）。NO（いいえ）であれば、仮に算出した目標シフトゲートの位置に向けて、フィードバック制御等によりセレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に沿って移動させる（ステップ S 4 0 6）。そして現在位置が、仮に算出した目標シフトゲートの範囲内となるまで、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を駆動させて可動体 4 6 を矢印 X 1 方向に沿って移動させる。

【0 0 6 1】

ステップ S 4 0 4 における判定の結果、現在位置が仮に算出した目標シフトゲ

ートの範囲内であれば、ステップ S 4 0 4 からステップ S 4 1 0 に進み、可動体 4 6 を停止させるべく、セレクトアクチュエータ 8 の電動モータ 8 0 を非駆動にする（ステップ S 4 1 0）。そして可動体 4 6 が停止しているか判定する（ステップ S 4 1 2）。可動体 4 6 が停止していれば、ロックボール 4 2 が目標シフトゲートの最深部 5 5 に位置しており、可動体 4 6 は静止状態で安定化しているため、目標シフトゲートの位置を取得して確定し（ステップ S 4 1 4）、メモリ 6 c の所定のエリアに格納する。この場合、目標シフトゲートが第 2 シフトゲート 3 2 であれば、次に、第 3 シフトゲート 3 3 を目標シフトゲートとして同様な処理を実行する。

【0 0 6 2】

以上説明したように上記した図 1 0 ～図 1 3 に示すフローチャートによれば、車両変速機の組み付け時、再組み付け時等において、可動体 4 6 の第 1 シフトゲート 3 1 の位置、第 1 シフトゲート 3 2 の位置、第 3 シフトゲート 3 3 の位置が高い精度で確定していないときであっても、上述の操作により、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1、第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2、第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 を高い精度で確定させることができる。故にこれらを位置 P 1 ～ P 3 を自動変速の際に用いれば、車両変速機の自動変速操作を良好に行うことができる。

【0 0 6 3】

（その他）

上記した実施例によれば、シフトゲートの数は 3 つであるが、4 つでも、5 つでも良い。上記した実施例によれば、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1、第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2、第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 の順に確定させているが、この逆の順でも良い。更にはこれらに限らず、第 2 シフトゲート 3 2 の位置 P 2、第 1 シフトゲート 3 1 の位置 P 1、第 3 シフトゲート 3 3 の位置 P 3 の順に確定させても良い。他の順でも良い。その他、本発明は上記した実施例のみに限定されるものではなく、要旨を逸脱しない範囲内で適宜変更して実施できるものである。発明の実施の形態、実施例に記載の語句、フローチャートに記載の語句は一部であっても、請求項に記載できるものである。

【 0 0 6 4 】

【発明の効果】

本発明方法及び本発明装置によれば、車両変速機の組み付け時、再組み付け時等において、可動体のシフトゲートの位置が高い精度で確定していないときであっても、シフトゲートの位置を高い精度で確定させることができる。故にこれらを位置を自動変速の際に用いれば、車両変速機の自動変速操作を良好に行うことができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 車両制御装置のシステム図である。

【図 2】 ゲート機構を示す図である。

【図 3】 アクチュエータ機構を示す図である。

【図 4】 組み付け直後のシフトゲート位置の状態を示す構成図である。

【図 5】 シフトゲート基準位置を確定した状態を示す構成図である。

【図 6】 第 1 シフトゲートの位置を確定した状態を示す構成図である。

【図 7】 シフトゲート位置確定処理におけるセレクトアクチュエータの駆動形態、可動体の移動形態を示すグラフである。

【図 8】 第 1 シフトゲートの位置から目標シフトゲート（第 2 シフトゲート）の位置までの距離を示す構成図である。

【図 9】 第 2 シフトゲートの位置を確定した状態を示す構成図である。

【図 1 0】 メインルーチンを示すフローチャートである。

【図 1 1】 シフトゲート基準位置を確定させるフローチャートである。

【図 1 2】 第 1 シフトゲートの位置を確定させるフローチャートである。

【図 1 3】 別の制御則による第 2 シフトゲートの位置を確定させるフローチャートである。

【符号の説明】

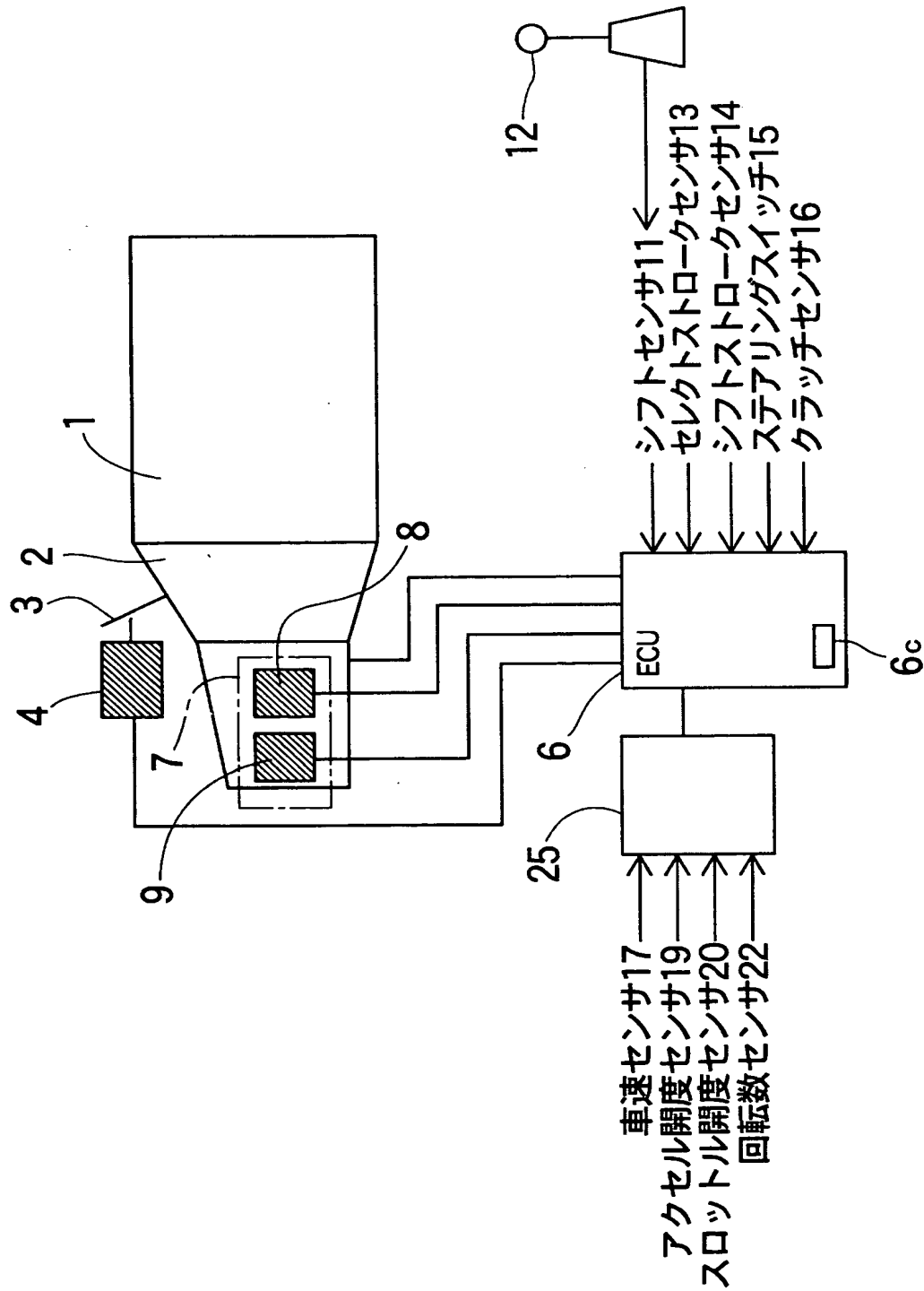
図中、1 は車両駆動源、2 は車両変速機、3 1 は第 1 シフトゲート、3 2 は第 2 シフトゲート、3 3 は第 3 シフトゲート、6 は E C U、7 はアクチュエータ機構、8 はセレクトアクチュエータ（アクチュエータ）、8 0 は電動モータ、9 はシフトアクチュエータ、4 2 はロックボール（係合部）、5 1 は第 1 V 溝、5 2

は第 2 V 溝、5 3 は第 3 V 溝、5 4 は傾斜面（吸込み範囲, 安定化範囲）、5 5 は最深部を示す。

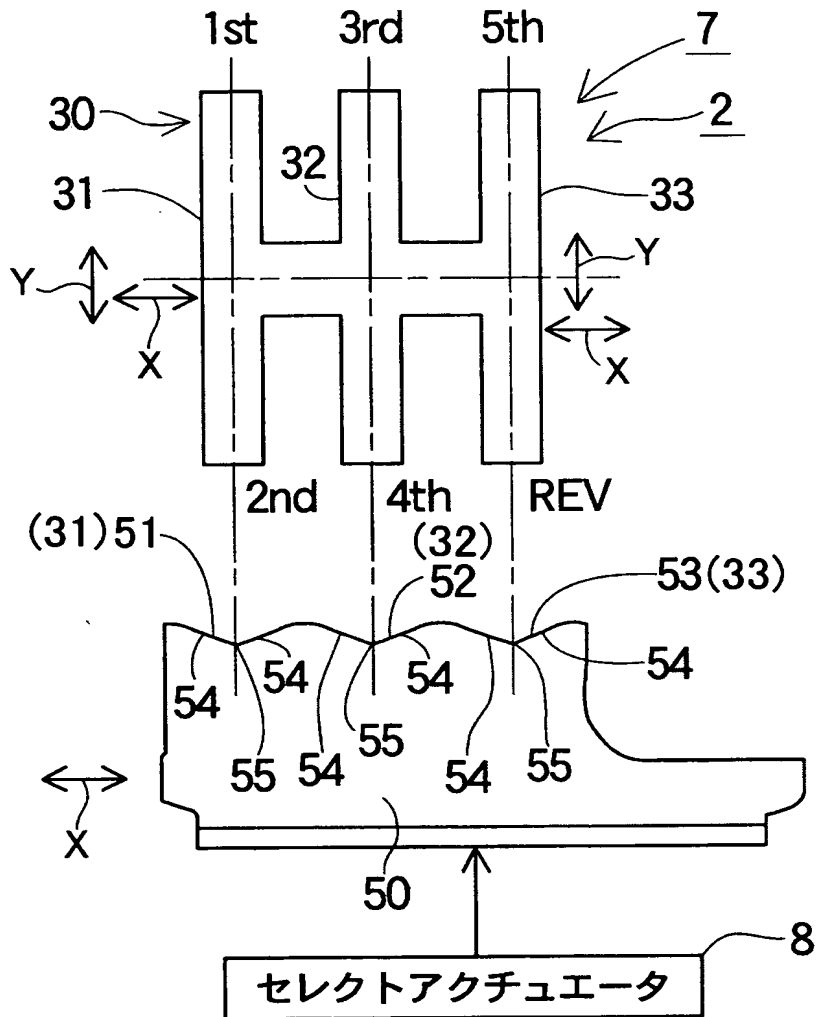
【書類名】

図面

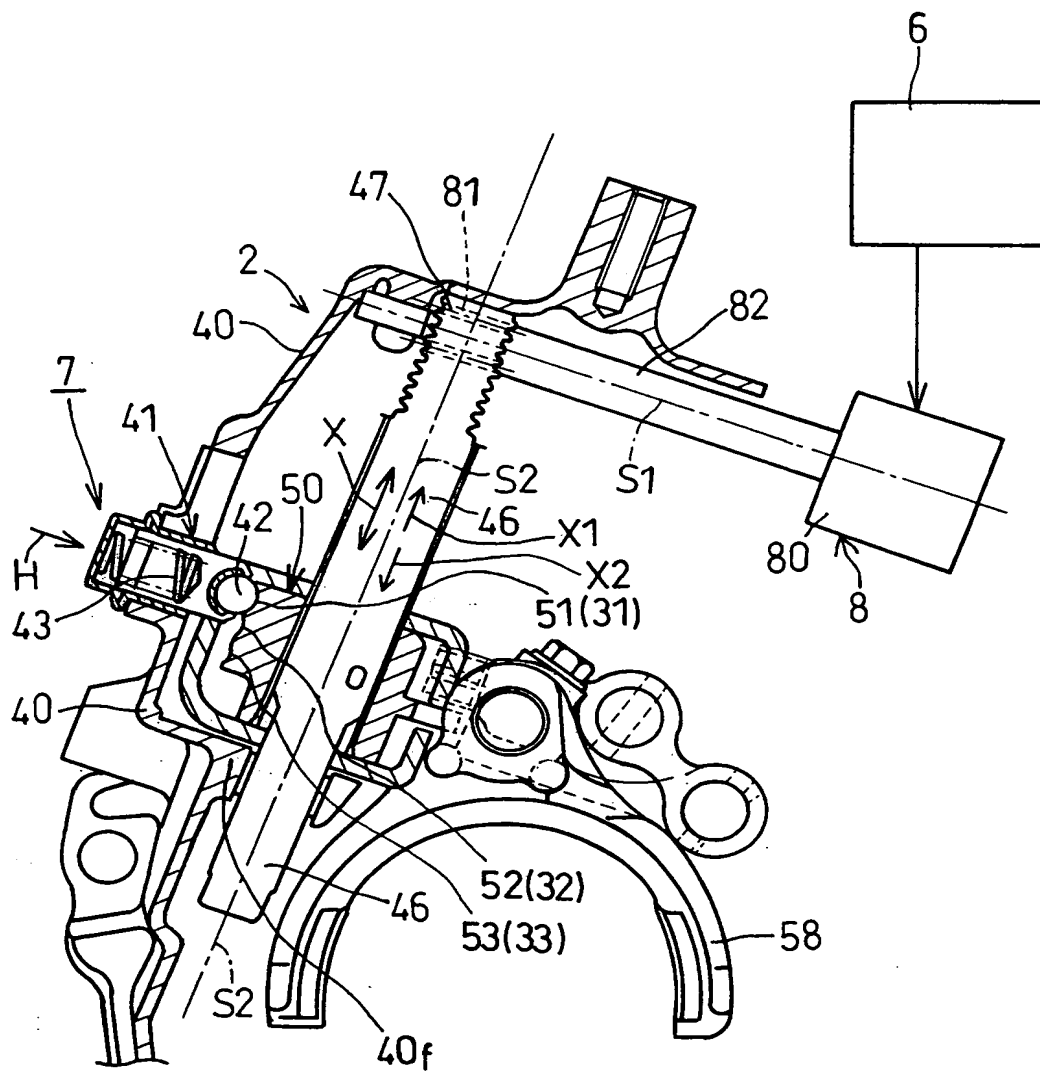
【図 1】



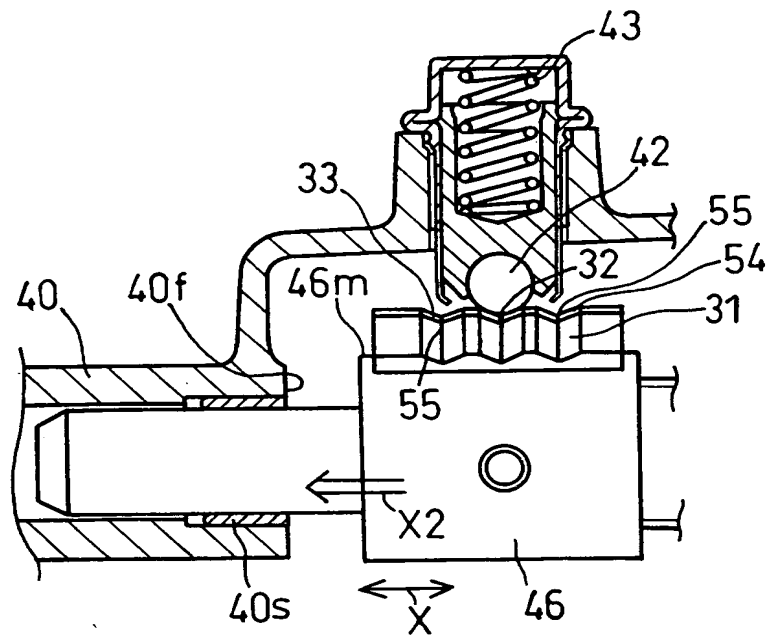
【図 2】



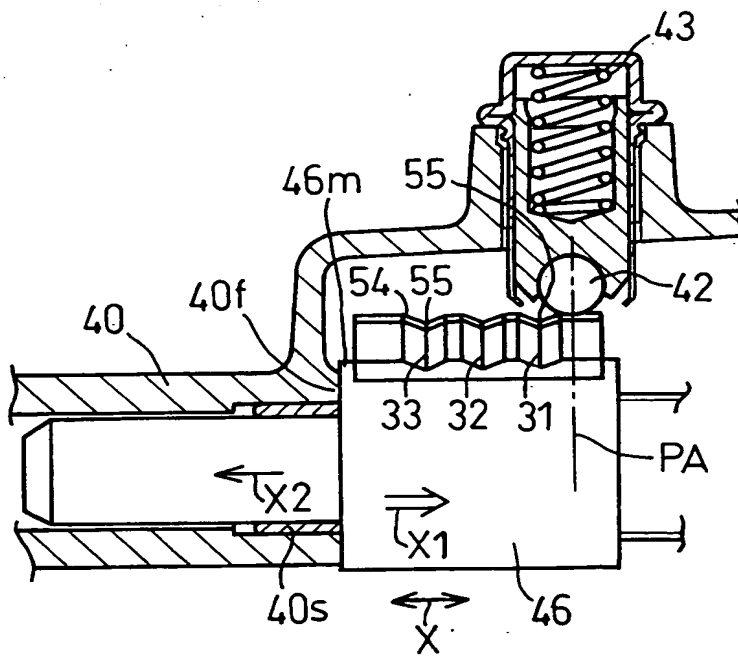
【図 3】



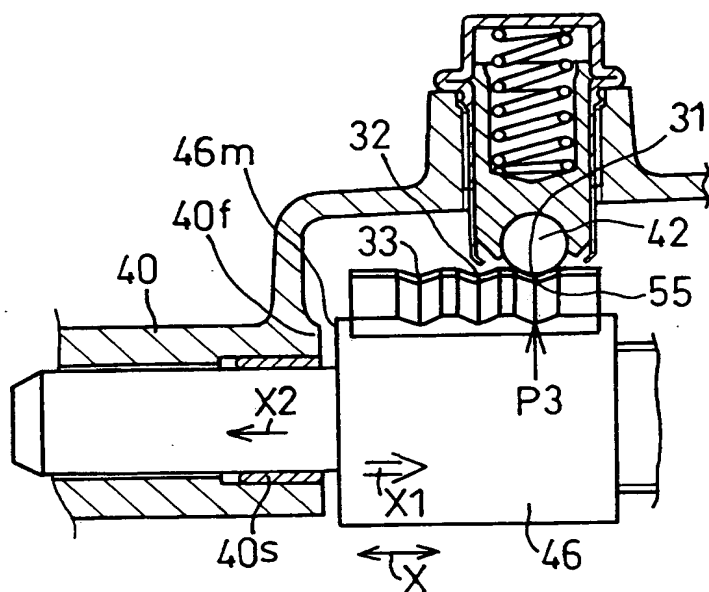
【図 4】



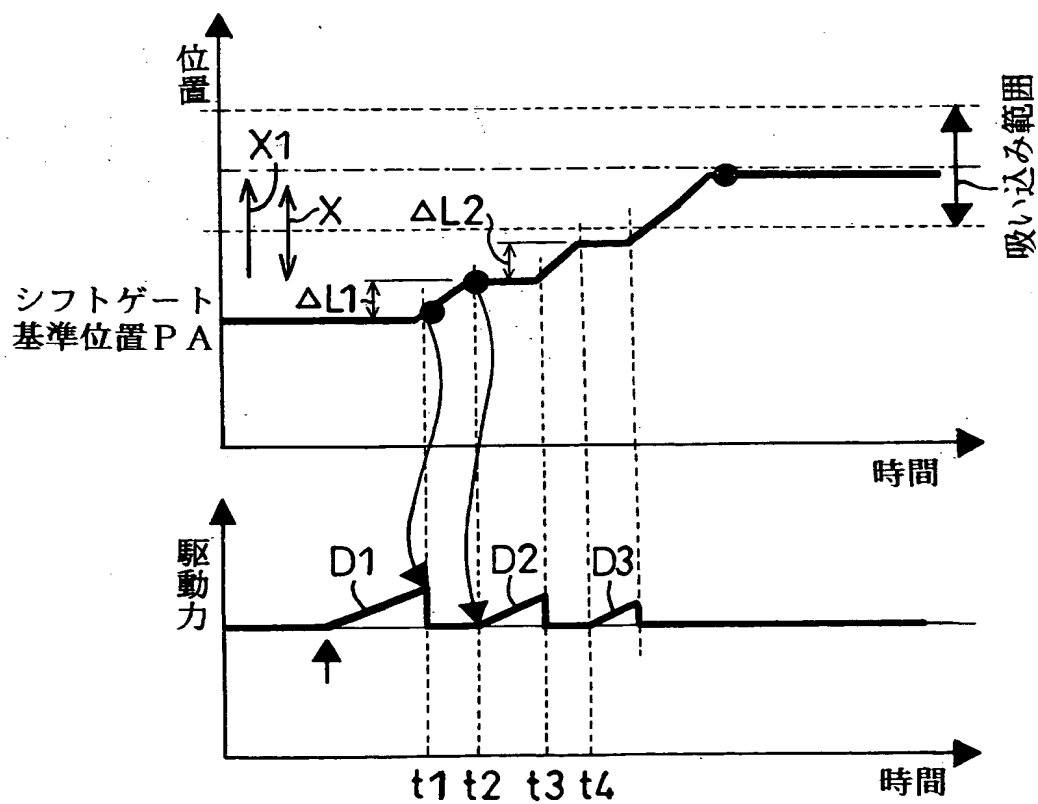
【図 5】



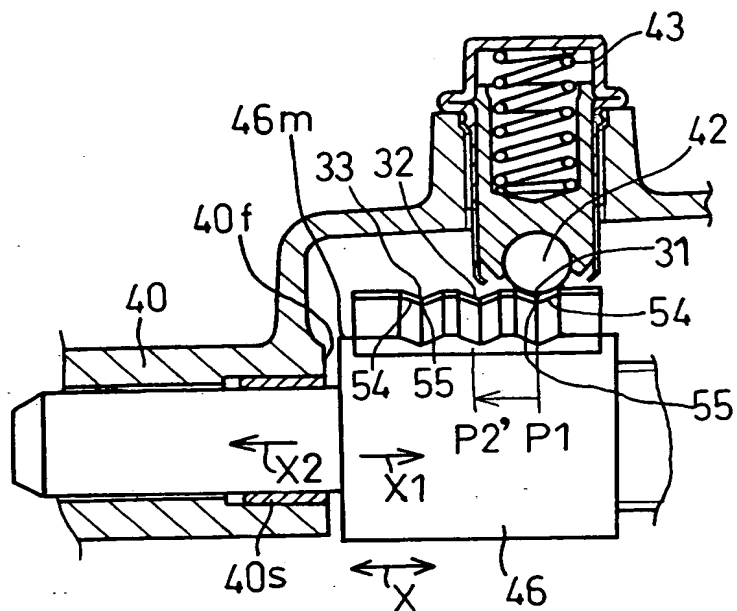
【図 6】



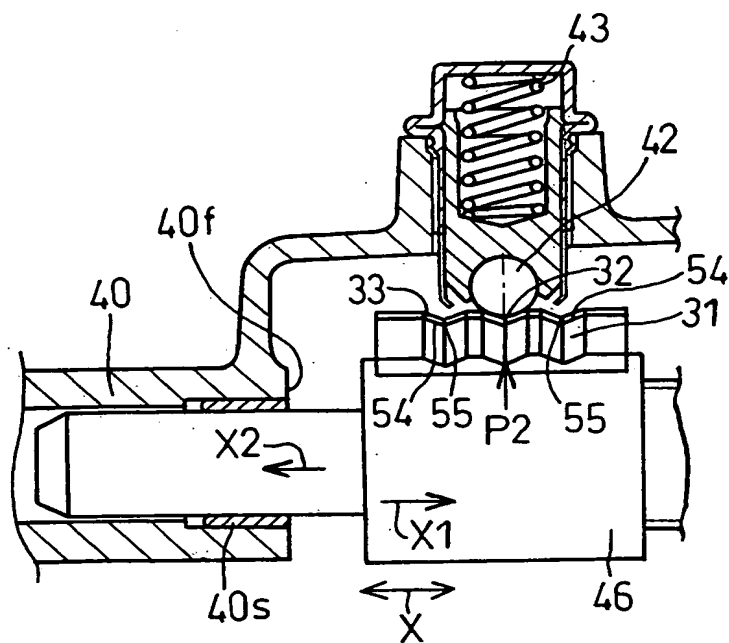
【図 7】



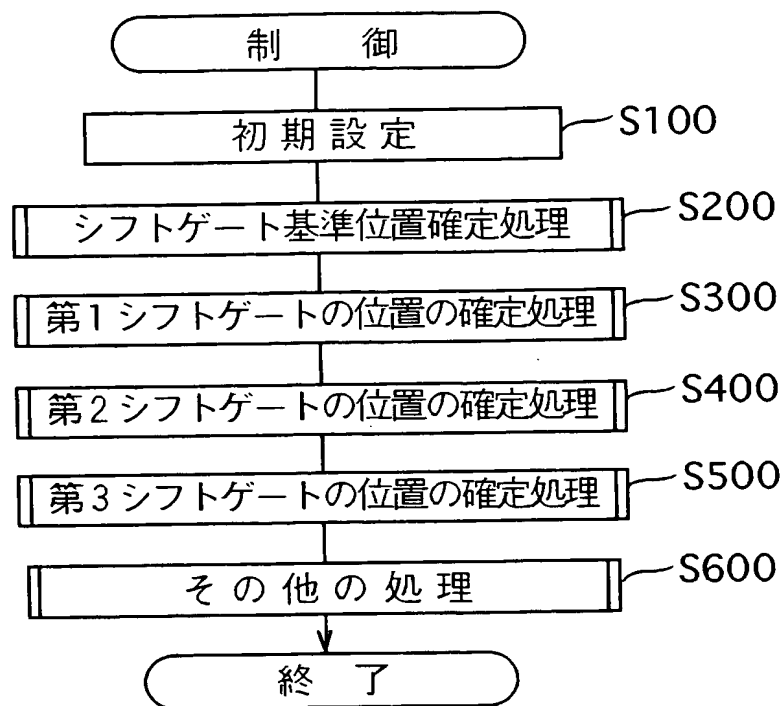
【図 8】



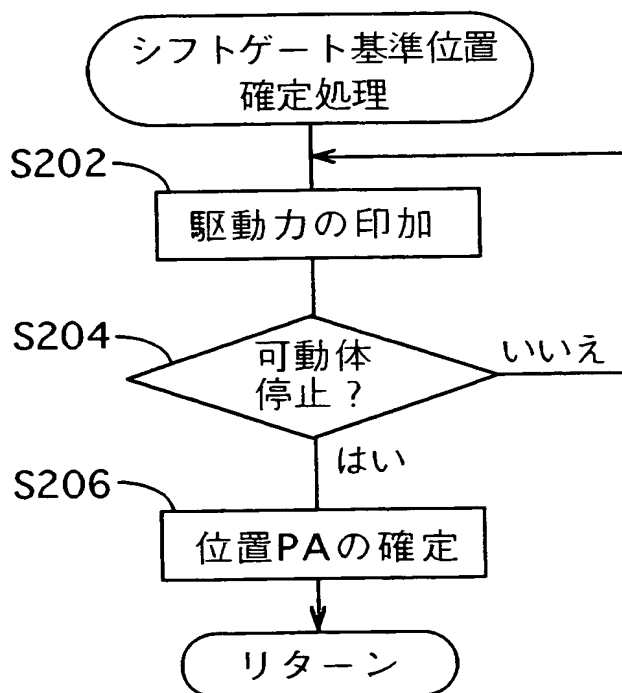
【図 9】



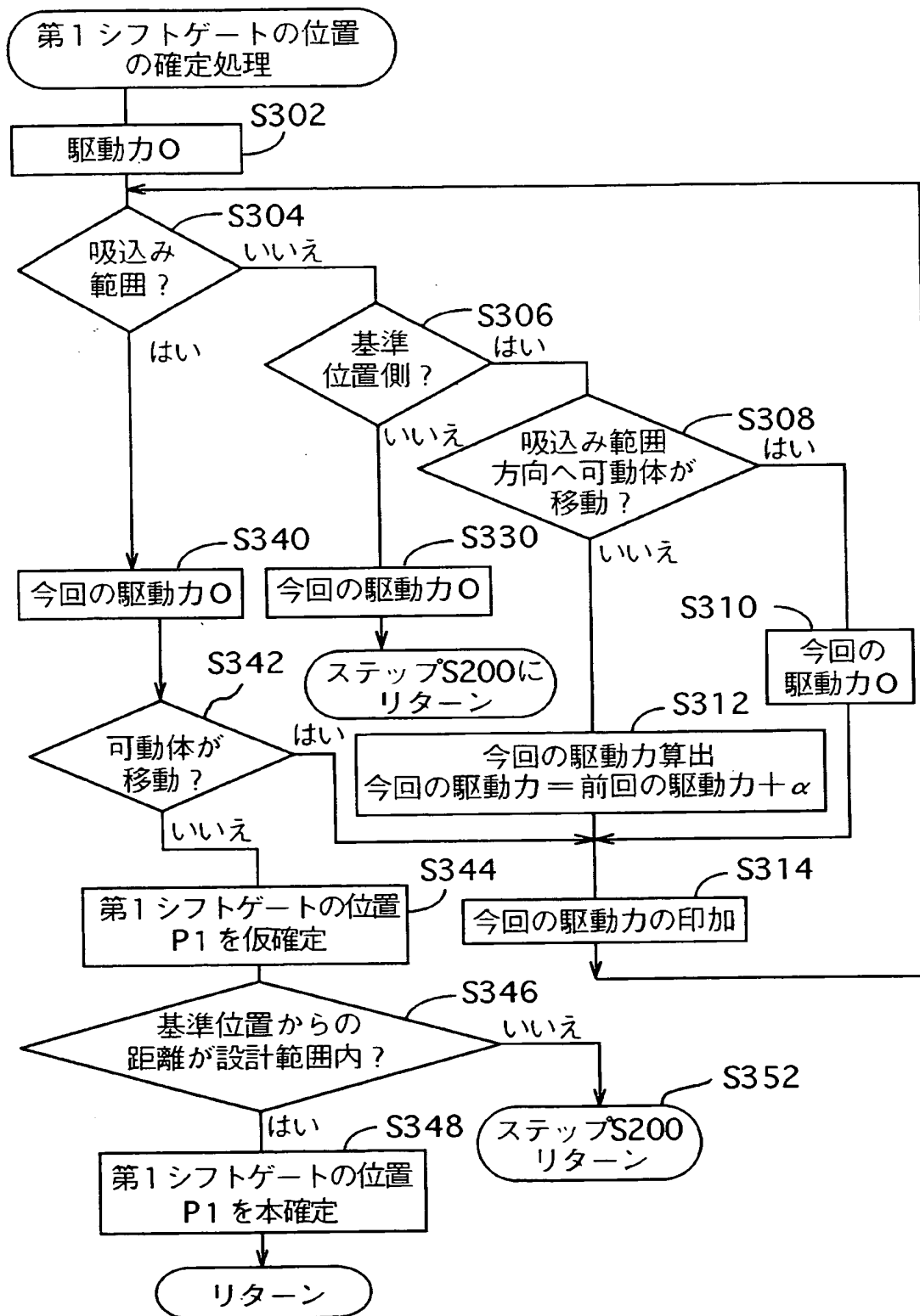
【図10】



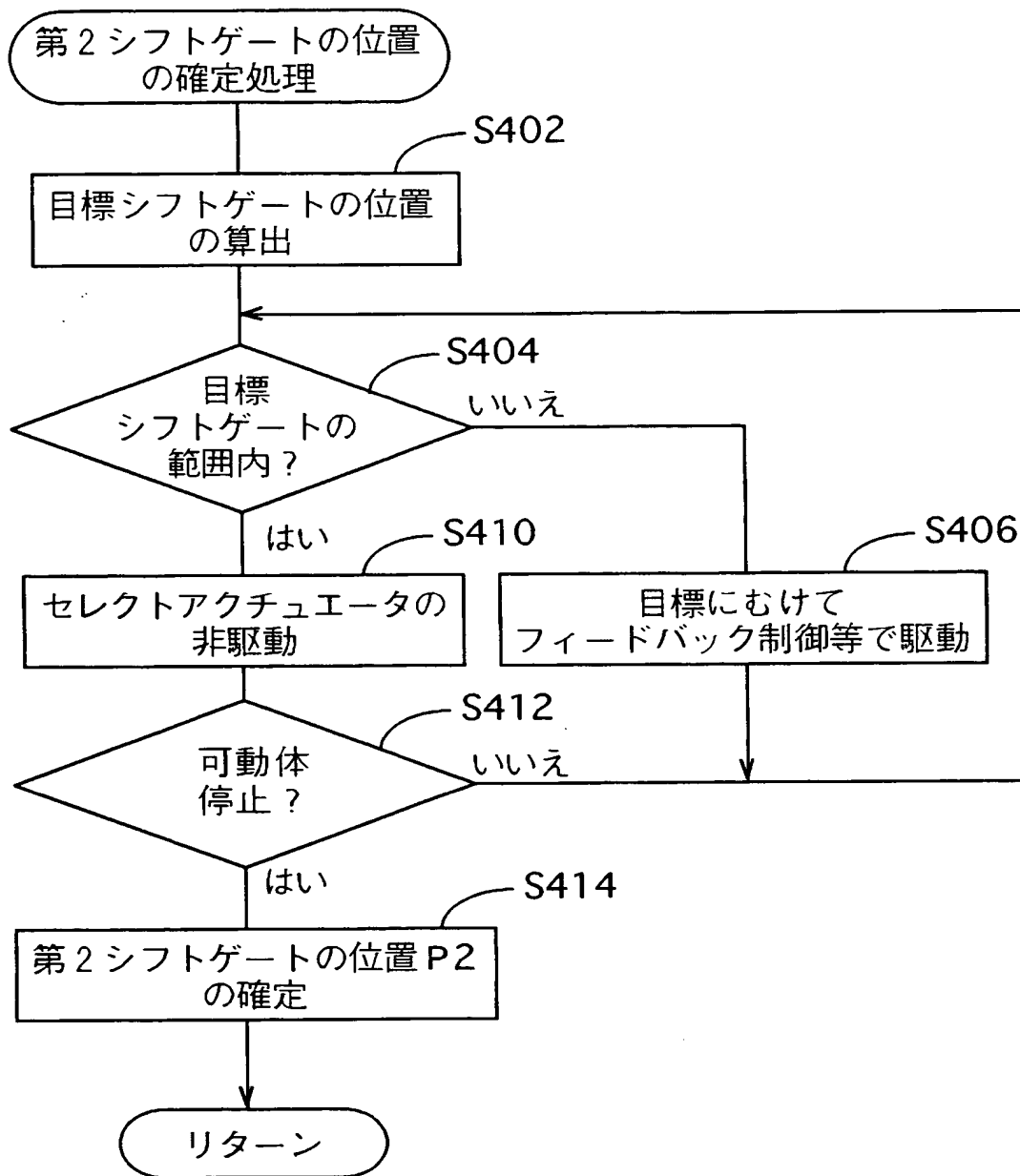
【図11】



【図 12】



【図 13】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 シフトゲートの高精度の位置情報を得ることができ、自動変速等の制御を容易にできる車両変速機のシフトゲート位置検出方法、及び、シフトゲート位置検出装置を提供する。

【解決手段】 アクチュエータを駆動させることにより可動体 4 6 を相手 4 0 f に当接させて可動体 4 6 を停止させ、その停止位置をシフトゲート基準位置 P A として確定するシフトゲート基準位置確定処理を実行する。その後、係合部 4 2 がシフトゲート 3 1, 3 2, 3 3 の安定化範囲 5 4 内となることを目標としてアクチュエータを駆動させて可動体 4 6 を移動させ、係合部 4 2 をシフトゲート 3 1, 3 2, 3 3 の安定化範囲 5 4 内で安定化させ、安定化した位置をシフトゲートの位置として確定するシフトゲート位置確定処理を実行する。

【選択図】 図 5

特願 2003-047344

出願人履歴情報

識別番号

[592058315]

1. 変更年月日

1992年 3月17日

[変更理由]

新規登録

住 所

愛知県西尾市小島町城山1番地

氏 名

アイシン・エーアイ株式会社